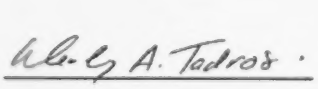
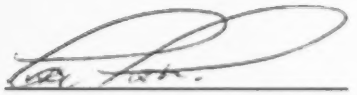
Bureau de la sécurité des transports du Canada

2011-2012

Rapport sur les plans et les priorités



Wendy A. Tadros
Présidente
Bureau de la sécurité des transports du Canada



L'honorable Peter Penashue
Président
Conseil privé de la Reine pour le Canada

Canada

Table des matières

Message de la présidente **1**

Section 1 : Survol **2**
1.1 Renseignements sommaires 2
Raison d'être et responsabilités 2
Résultat stratégique et architecture des activités de programme 3
1.2 Sommaire de la planification 3
Ressources 3
Analyse des risques 6
Contribution des priorités à l'atteinte du résultat stratégique 7

Section 2 : Analyse des activités de programme **9**
2.1 Résultat stratégique 9
2.2 Activités de programme 9
2.3 Avantages pour les Canadiens et Canadiennes 10
2.4 Faits saillants de la planification 11
2.4.1. Enquêtes – Transport maritime 11
2.4.2. Enquêtes – Transport par pipeline 13
2.4.3. Enquêtes – Transport ferroviaire 14
2.4.4. Enquêtes – Transport aérien 15
2.4.5. Services internes 16

Section 3 : Renseignements supplémentaires **18**
3.1 États financiers prospectifs 18
3.2 Coordonnées du BST 19

Message de la présidente

Depuis plus de 20 ans, le Bureau de la sécurité des transports du Canada répond aux besoins des Canadiennes et des Canadiens en enquêtant sur des milliers d'évènements. Il a toujours eu le même objectif : promouvoir la sécurité des transports en tirant des leçons de sécurité des évènements et en faisant part de ces dernières au public.

Aujourd'hui, alors que s'amorce notre troisième décennie, nous pouvons réfléchir à nos 20 années de succès, dont un bon nombre ont permis de modifier des pratiques d'exploitation, de l'équipement ou des lois régissant l'industrie des transports.

Cependant, pour promouvoir la vraie sécurité, il faut aussi jeter un regard sur l'avenir et, au BST, nous nous efforçons toujours d'obtenir une vue d'ensemble. Qu'il s'agisse de rassembler infatigablement les pièces brisées et éparpillées d'un avion de ligne ou de créer un modèle sur ordinateur de l'intérieur d'un mécanisme de verrouillage d'une embarcation de sauvetage, nos analystes utilisent toujours la technologie et les techniques d'enquête de pointe pour comparer des événements et cerner les problèmes courants du système de transport. En plus de publier des rapports d'enquête au sujet des quatre modes de transport, nous avons rendu public une liste de surveillance sur les problèmes de sécurité à la fin du dernier exercice. Dans le document en question, nous définissons les neuf problèmes de sécurité représentant les risques les plus importants pour les Canadiennes et les Canadiens, soit des problèmes qui se sont avérés difficiles à régler.

Dans l'ensemble, nous avons connu beaucoup de succès. Depuis sa publication, la liste de surveillance nous a permis de sensibiliser les gens à ces problèmes et à stimuler l'action. Nous avons tenu de nombreuses réunions avec l'industrie et les organismes de réglementation et avons constaté des améliorations dans les divers modes de transport.

Cependant, il reste encore beaucoup de chemin à faire. Nos recommandations n'ont pas été toutes mises en œuvre et certains risques existent encore. À l'avenir, notre défi sera de trouver des solutions permettant de réduire ces risques et, à cet effet, nous avons mis en place un objectif ambitieux : nous visons à ce que 80 % de nos recommandations, c'est-à-dire 80 % des 538 recommandations émises depuis la création du BST en 1990, soient entièrement mises en œuvre au cours des cinq prochaines années. Si l'on prend des mesures concrètes à l'égard des recommandations en suspends liées à la liste de surveillance, nous pouvons atteindre plus facilement notre objectif. D'ici cinq ans, nous désirons que ces neuf problèmes soient réglés.

Nous nous engageons donc à continuer de promouvoir les changements nécessaires, d'effectuer le travail qui fait du Canada un chef de file mondial dans le domaine des enquêtes indépendantes sur les accidents de transports et d'informer régulièrement la population canadienne de façon à ce qu'elle puisse suivre nos progrès et demeurer au fait des enjeux.

Un système de transport sécuritaire joue un rôle de premier plan dans la société et l'économie du Canada. De tous les coins du pays, de St. John's à Victoria et de Windsor à Inuvik, le BST met tout en œuvre afin d'assurer la sécurité de la population canadienne, sur nos voies navigables, le long de nos pipelines et de nos voies ferrées ainsi que dans nos espaces aériens.

Section 1 : Survol

1.1 Renseignements sommaires

Raison d'être et responsabilités

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant qui a été créé en 1990 par le biais d'une loi du Parlement (*Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*). Le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères et organismes du gouvernement afin d'éviter tout conflit d'intérêt réel ou perçu. Le seul objectif du BST consiste à promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau s'acquitte de sa mission en procédant à des enquêtes indépendantes sur les événements de transport choisis. Dans ses enquêtes, le BST vise à dégager les causes et les facteurs contributifs des événements ainsi qu'à déterminer les lacunes en matière de sécurité qui ont contribué aux accidents. Le BST formule ensuite des recommandations visant à améliorer la sécurité et à réduire ou à éliminer les dangers auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement.

La compétence du BST s'étend à tous les événements[1] qui surviennent dans le réseau de transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline sous réglementation fédérale et qui se produisent au Canada et dans son espace aérien. Le BST peut également représenter les intérêts canadiens dans le cadre d'enquêtes menées à l'étranger sur des accidents de transport mettant en cause des aéronefs, des navires ou du matériel roulant de chemin de fer immatriculés ou construits au Canada, ou pour lesquels une licence a été délivrée au Canada. De plus, le BST s'acquitte de certaines obligations du Canada dans le domaine de la sécurité des transports au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Le BST est principalement financé par le Parlement au moyen d'un crédit pour dépenses de fonctionnement et, en tant qu'établissement public, il est autorisé à dépenser les sommes reçues pendant l'exercice.

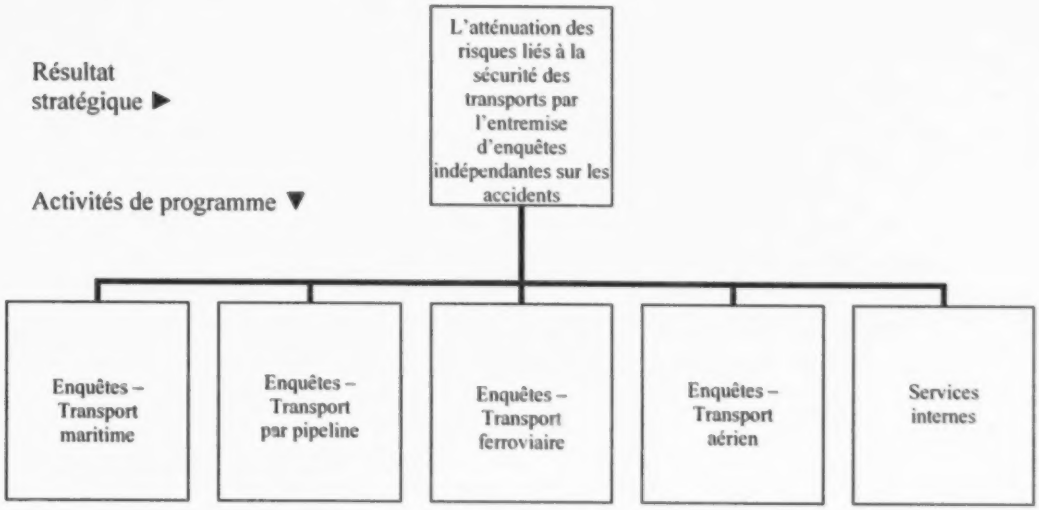
Pour obtenir de plus amples renseignements sur le processus de déroulement des enquêtes du BST ou sur les partenariats qu'il a établis avec d'autres organisations fédérales, consultez son site Web à l'adresse suivante : http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/index.asp.

---

[1] Un événement de transport est un accident ou un incident lié à l'utilisation d'un aéronef, d'un navire, de matériel roulant de chemin de fer ou d'un pipeline. Il comprend également les dangers susceptibles, de l'avis du Bureau, de provoquer un accident ou un incident si des mesures ne sont pas prises pour corriger la situation.

Résultat stratégique et architecture des activités de programme

Le graphique ci-dessous illustre le cadre des activités de programme du BST dont la mise en œuvre contribue à l'atteinte du résultat stratégique de l'organisation.



1.2 Sommaire de la planification

Ressources

Les deux tableaux ci-dessous donnent un sommaire du montant total des ressources financières et humaines que gérera le BST au cours des trois prochains exercices.

Ressources financières (en milliers de dollars)

2011-2012	2012-2013	2013-2014
30 626	30 128	30 128

Ressources humaines (en ETP*)

2011-2012	2012-2013	2013-2014
235	235	235

* équivalents temps plein

Le tableau suivant met en lumière l'apport du résultat stratégique de l'organisation à l'atteinte des résultats pangouvernementaux. Il énumère aussi les principaux indicateurs de rendement liés au résultat stratégique du BST. Il présente enfin un sommaire des résultats attendus des activités de programme et des dépenses prévues à l'égard de chacune d'entre elles au cours des trois prochaines années. Le financement de base du BST, tel qu'il figure dans le budget principal des dépenses, s'élève à environ 30 millions de dollars. On prévoit qu'il demeurera stable au cours des trois prochains exercices.

Lien vers le résultat du gouvernement du Canada : Un Canada sécuritaire et sécurisé (http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/framework-cadre-fra.aspx?Rt=1037)				
Résultat stratégique du BST : L'atténuation des risques liés à la sécurité des transports par l'entremise d'enquêtes indépendantes sur les accidents				
Indicateurs de rendement : • Nombre d'événements de transport • Nombre d'enquêtes entreprises, en cours, terminées • Nombre de communications de sécurité émises • Résultats des évaluations du Bureau aux réponses aux recommandations				
Résultats attendus de chacune des quatre activités principales de programme : Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes et de l'efficacité des communications de sécurité				
Activités de programme*	**Dépenses projetées**** (en milliers de dollars)	**Dépenses prévues**** (en milliers de dollars)		
	2010-2011	**2011-2012**	2012-2013	2013-2014
Enquêtes – Transport maritime	5 641	**5 428**	5 380	5 380
Enquêtes – Transport par pipeline	550	**530**	525	525
Enquêtes – Transport ferroviaire	4 969	**4 778**	4 736	4 736
Enquêtes – Transport aérien	13 597	**13 291**	13 057	13 057
Total des dépenses prévues	24 757	**24 027**	23 698	23 698

Le tableau suivant montre les dépenses prévues liées à l'activité de programme des Services internes. Cette dernière appuie les besoins des quatre activités de programme énumérées dans le tableau précédent.

Activité de programme*	**Dépenses projetées**** (en milliers de dollars)	**Dépenses prévues**** (en milliers de dollars)		
	2010-2011	**2011-2012**	2012-2013	2013-2014
Services internes*	6 903	**6 599**	6 430	6 430

* Pour une description des activités de programme, veuillez consulter la section 2.

** Pour une analyse de ces dépenses, veuillez consulter le paragraphe qui suit le graphique sur l'évolution des dépenses dans le présent document.

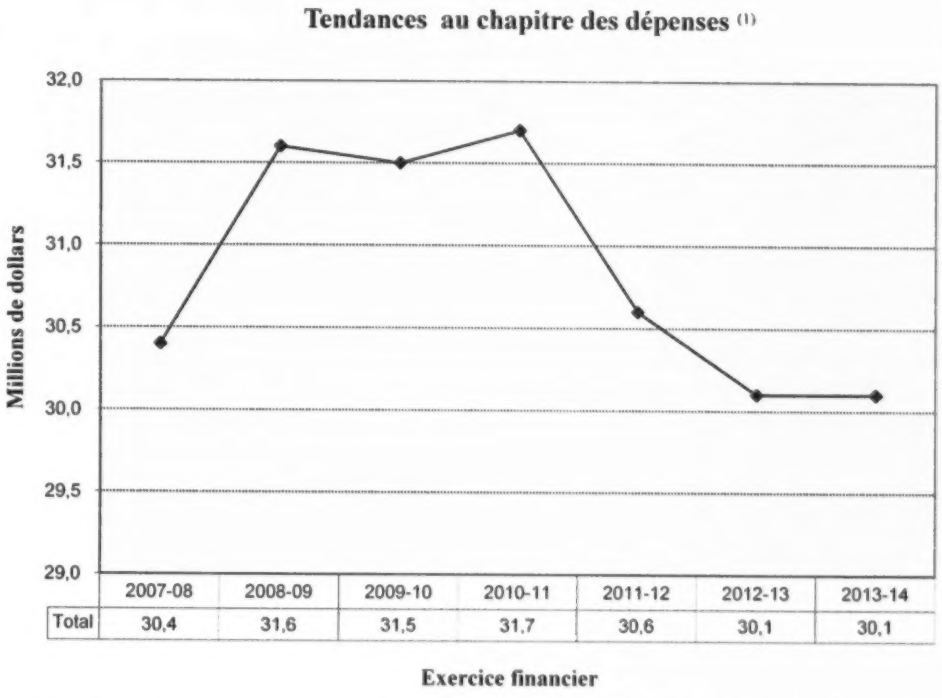
Budget des dépenses par crédit voté

Pour obtenir des renseignements sur les crédits votés et législatifs du BST, veuillez consulter le Budget principal des dépenses de 2011-2012 à l'adresse suivante : http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/20112012/me-bpd/info/info-fra.asp.

Tendances au chapitre des dépenses

Le graphique ci-dessous montre les tendances au chapitre des dépenses du BST entre 2007-2008 et 2013-2014.

Évolution des dépenses de 2007-2008 à 2013-2014



(1) Les coûts des services reçus à titre gracieux ne sont pas inclus dans le total des dépenses.

Pour la période couvrant les exercices de 2007-2008 à 2010-2011, le total des dépenses comprend l'ensemble des crédits parlementaires et des recettes : le budget principal des dépenses, le budget supplémentaire des dépenses, les transferts des crédits 10, 15 et 30 du Conseil du Trésor ainsi que les revenus disponibles. Il comprend également les rajustements de report des fonds (crédit 25) de l'exercice précédent. Pour l'exercice de 2011-2012, le total des dépenses comprend les sommes prévues au budget principal des

dépenses, le report de fonds estimé de 2010-2011 et les sommes prévues dans le budget supplémentaire des dépenses liées aux conventions collectives signées.

Pour la période couvrant les exercices de 2012-2013 à 2013-2014, le total des dépenses prévues comprend seulement les sommes prévues au budget principal des dépenses, puisque les rajustements du Conseil du Trésor et le report de fonds de l'exercice ne sont pas connus à ce jour. Somme toute, le financement du BST est demeuré sensiblement le même depuis 2007-2008.

Analyse des risques

Les activités du BST s'inscrivent dans le cadre du très vaste et très complexe réseau de transport du Canada, un réseau très dynamique et en évolution constante. Les principaux facteurs externes et internes susceptibles d'influer sur la réalisation des objectifs de l'organisation et les principaux risques qui en découlent sont décrits dans les paragraphes suivants.

Du point de vue externe

Périodes de restrictions financières et d'incertitude

Dans le budget de 2010, le gouvernement a annoncé des mesures de compression des dépenses ministérielles selon lesquelles le BST doit gérer de près ses ressources afin de continuer à s'acquitter de son mandat. Pour la période couvrant les exercices de 2010-2011 à 2012-2013, les ministères doivent financer toute augmentation salariale prévue dans les conventions collectives à partir des budgets courants. De plus, ils doivent continuer de limiter la croissance des dépenses liées aux voyages, aux conférences et à l'accueil jusqu'à l'exercice de 2012-2013, inclusivement. Compte tenu du déficit budgétaire du gouvernement, il y a un risque élevé pour l'organisation que l'on impose d'autres mesures de compression. Dans ce contexte, il sera de plus en plus difficile pour le BST de continuer à exercer son mandat dans le cadre des ressources existantes.

Du point de vue interne

Maintien d'un effectif bien informé et compétent

Le succès du BST et sa crédibilité dépendent, en grande partie, de l'expertise, du professionnalisme et des compétences de ses employés. Le profil démographique, le nombre de retraites prévues au cours des quatre prochaines années et les problèmes liés au recrutement d'employés expérimentés et compétents augmentent le risque pour le BST de perdre sa mémoire organisationnelle et d'avoir un nombre insuffisant de ressources humaines pour accomplir son mandat. Le BST risque aussi de continuer à connaître un taux de roulement important dans certains secteurs fonctionnels de soutien, et ce, en raison d'une demande élevée pour ce type de spécialistes au sein de la fonction publique et du nombre limité de possibilités d'avancement interne. Le BST doit planifier et gérer efficacement ses ressources humaines afin d'éliminer ce risque.

Gestion de l'information et des données

Le travail du BST dépend fondamentalement de la cueillette, de la conservation et de la gestion de l'information. Un défi auquel le BST fait face consiste à s'assurer que l'information est à jour, conservée adéquatement et facilement accessible aux employés qui en ont besoin. De plus, le Secrétariat du Conseil du Trésor a publié de nouvelles politiques et directives dans lesquelles on impose aux ministères d'autres exigences en matière de gestion de l'information. À cette fin, le BST doit continuer d'améliorer les processus et les outils à l'appui de la gestion des documents imprimés et électroniques ainsi que des données d'enquêtes.

Contribution des priorités à l'atteinte du résultat stratégique

À la suite de l'analyse de l'environnement du BST, la haute gestion a identifié quatre priorités pour 2011-2012 qui contribueront à l'atteinte du résultat stratégique du BST. Ces priorités vont de pair avec celles établies en 2010-2011; les projets énumérés sous chaque priorité reposent généralement sur des initiatives existantes.

Priorité	Type	Description
Communication stratégique du mandat, des travaux d'enquête et des réalisations en matière de sécurité du BST	Déjà établie	En 2011-2012, le BST continuera : • d'accroître la sensibilisation, de stimuler des discussions et de faire des efforts en vue d'augmenter l'adoption par les intervenants des recommandations qui figurent sur sa liste de surveillance. Il continuera également de rendre compte des progrès réalisés par le biais d'événements médiatiques et de sensibilisation ciblés. • de tirer profit de la technologie et d'améliorer son site Web afin de communiquer plus efficacement, de maximiser l'atteinte de tous ses messages de sécurité et d'augmenter l'adoption de ses recommandations.

Priorité	Type	Description
Gestion stratégique des ressources humaines	Déjà établie	Voici les initiatives organisationnelles qui seront mises en œuvre afin de combler les lacunes décelées au chapitre de la gestion des ressources humaines : • l'amélioration des processus de planification des ressources humaines; • la mise à jour du programme de formation des enquêteurs; • l'achèvement de l'examen du système de disponibilité et la mise en œuvre des recommandations retenues; • l'achèvement de l'examen et de la mise à jour des descriptions de tâches désuètes.
Amélioration des produits	Déjà établie	Le BST continuera à déployer des efforts en vue d'améliorer sa capacité à offrir, en temps opportun, les produits susceptibles de promouvoir des changements qui permettront de réduire les risques liés à la sécurité des transports. Pendant cet exercice, il se concentrera sur les projets suivants : • la mise à jour de la technologie à l'appui des bases de données des enquêtes afin d'améliorer la capacité du BST à recueillir, à analyser et à fournir les données sur les accidents et les incidents; • l'élaboration d'un outil amélioré de prévision des modes et de responsabilisation de la gestion; • la simplification de la Division des publications et des services linguistiques, et de ses processus; • l'achèvement des activités du plan visant à éliminer définitivement l'arriéré de rapports et à maintenir à jour le site Web du BST; • la mise en œuvre de tout changement découlant de la consultation auprès des intervenants.
Cadre de gestion	Déjà établie	Le BST consacrera des ressources à : • la mise en œuvre, dans le cadre d'un projet pilote, d'un système électronique de gestion des dossiers; • la mise à jour continue de ses politiques, de ses directives, de ses procédures et de ses manuels; • la mise en œuvre des mesures correctrices découlant de l'évaluation du BST en fonction du Cadre de responsabilisation de gestion du Secrétariat du Conseil du Trésor; • l'adoption d'une nouvelle approche stratégique de gestion des ressources visant à gérer efficacement le budget de l'organisation.

Section 2 : Analyse des activités de programme

2.1 Résultat stratégique

L'atténuation des risques liés à la sécurité des transports par l'entremise d'enquêtes indépendantes sur les accidents.

2.2 Activités de programme

Le BST a quatre activités de programme principales, soit la conduite d'enquêtes de sécurité dans les quatre secteurs de transport suivants :

- transport maritime;
- transport par pipeline;
- transport ferroviaire;
- transport aérien.

Dans le cadre de chaque activité de programme, le personnel mène des enquêtes de sécurité indépendantes sur des événements de transport choisis. Il détermine les causes et les facteurs contributifs, évalue les risques pour le réseau, formule des recommandations visant à améliorer la sécurité, publie des rapports d'enquête, communique aux intervenants des renseignements de sécurité, organise des activités de sensibilisation auprès des principaux agents de changement, évalue les réponses aux recommandations et en assure le suivi. Ces activités sont accomplies par des enquêteurs hautement qualifiés qui sont des spécialistes dans leur domaine opérationnel. Ces derniers travaillent également en étroite collaboration avec d'autres spécialistes qui œuvrent dans l'ingénierie et le domaine technique, la macroanalyse, la performance humaine et les communications. Les activités du Bureau, des Communications et des Services juridiques font partie intégrante des activités de programme des quatre modes de transport, d'où la raison pour laquelle leurs ressources financières et humaines sont présentées dans le cadre de ces activités.

L'activité de programme des Services internes contribue également à l'atteinte du résultat stratégique du BST. Cette activité de programme comprend les fonctions et les ressources nécessaires pour appuyer les activités de programme des quatre modes de transport. Elle permet de répondre aux obligations organisationnelles dans certains domaines, notamment les ressources humaines, les finances, l'administration, la gestion de l'information et la technologie de l'information.

2.3 Avantages pour les Canadiens et Canadiennes

Le BST est un organisme d'enquête indépendant dont le seul but est de promouvoir la sécurité des transports. Depuis sa mise sur pied en 1990, le BST a mené des milliers d'enquêtes touchant les divers modes de transport de son ressort.

Le BST est l'un des nombreux organismes canadiens et étrangers qui s'efforcent d'améliorer la sécurité des transports au Canada et ailleurs dans le monde. Étant donné que le BST n'a aucun pouvoir officiel lui permettant d'inciter les autres à agir, à établir des règlements ou à imposer des mesures précises, il ne peut pas atteindre son résultat stratégique sans la collaboration des autres organismes. Bien que le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères fédéraux du secteur des transports, le Bureau doit présenter des constatations et formuler des recommandations en vue d'inciter les autres organismes à agir. Sa réussite passe par un dialogue continu, une communication de l'information et une coordination stratégique avec d'autres organismes, notamment Transports Canada, l'Office national de l'énergie et la Garde côtière canadienne. Le BST doit aussi encourager l'industrie et les organismes de réglementation étrangers de participer à ce même genre d'activités. Par différents moyens, il doit présenter des arguments probants qui convaincront les « agents de changement » de prendre les mesures nécessaires en vue de combler les lacunes relevées sur le plan de la sécurité.

Comme il est un des chefs de file mondiaux dans son domaine, le BST fait part régulièrement de ses techniques, de ses méthodes et de ses outils d'enquête à d'autres organismes. À titre d'exemple, le système de dépouillement des enregistreurs de bord (RAPS), qui a été mis au point par le BST pour décoder, analyser et animer les données d'enregistreur de vol, est maintenant utilisé par plus de 10 pays comme outil dans les enquêtes de sécurité. Le BST a aussi contribué à la formation des enquêteurs de nombreux pays, soit en invitant des enquêteurs étrangers à participer aux programmes de formation internes, soit en envoyant du personnel chevronné à l'étranger pour donner de la formation. De plus, le BST échange aussi des données avec des organismes partenaires, publie des rapports à l'aide de ces derniers et participe à des études et à des groupes de travail internationaux en vue d'améliorer la sécurité des transports.

Grâce aux communications suivies du BST avec les organismes de réglementation, les constructeurs, les fabricants et d'autres organismes d'enquête, les conclusions découlant des enquêtes du BST ont mené à de nombreuses améliorations des pratiques d'exploitation, de la conception de l'équipement et de la réglementation dans tous les secteurs des industries de transport maritime, par pipeline, ferroviaire et aérien. Les efforts déployés ont également fait du BST un chef de file reconnu à l'échelle mondiale dans le domaine de la sécurité des transports et ont contribué au bien-être économique et social du Canada.

2.4 Faits saillants de la planification

Les tableaux qui suivent illustrent les résultats attendus, les principaux indicateurs de rendement et les cibles relatifs à chacune des activités de programme du BST pour 2011-2012. Ils sont suivis d'une description des principaux facteurs susceptibles d'avoir des répercussions sur la capacité de chacun des programmes à atteindre les résultats attendus et des principales activités qui seront entreprises en vue d'atténuer les risques définis.

Un des principaux indicateurs de rendement liés aux quatre activités de programme consiste à déterminer si des mesures ont été prises par les agents de changement afin de réduire de façon importante les lacunes visées par les recommandations du BST. À l'heure actuelle, seulement 69 % des recommandations du BST ont été évaluées comme ayant une réponse entièrement satisfaisante. Il est clair que d'autres mesures doivent être prises par les agents de changement. Le BST vise donc à ce que, d'ici 2016-2017, 80 % des recommandations émises depuis sa création atteignent un statut entièrement satisfaisant. L'ensemble de l'organisation s'efforcera de réaliser cet objectif. Au cours de l'exercice à venir, des cibles individuelles seront établies pour les activités de programme en fonction du nombre de recommandations émises dans chaque mode de transport et de leur point de départ actuel respectif. On doit souligner que le BST n'a aucun contrôle ou autorité à l'égard des agents de changements et les mesures qu'ils prennent en réponse aux recommandations. Toutefois, cet indicateur de rendement représente une bonne façon d'évaluer la capacité du BST à influencer les autres organisations et à les inciter à mettre en œuvre des mesures de sécurité.

2.4.1. Enquêtes – Transport maritime

Activité de programme : Enquêtes – Transport maritime					
Ressources humaines (ETP) et dépenses prévues (en milliers de dollars)					
2011-2012		**2012-2013**		**2013-2014**	
ETP	**Dépenses prévues**	**ETP**	**Dépenses prévues**	**ETP**	**Dépenses prévues**
42	5 428	42	5 380	42	5 380
Résultats attendus de l'activité de programme		**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**	
Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes sur les événements choisis		Nombre de rapports d'enquêtes publiés		10 rapports	
		Temps moyen pour terminer les rapports d'enquête		460 jours	

Activité de programme : Enquêtes – Transport maritime		
Résultats attendus de l'activité de programme	**Indicateurs de rendement**	**Objectifs**
Amélioration de l'efficacité des communications de sécurité	Pourcentage des réponses aux recommandations évaluées « entièrement satisfaisantes » (depuis 1990)[2]	Augmentation de 3 %

Points saillants de la planification

La réforme en profondeur de la réglementation sur la marine marchande au Canada pourrait avoir une incidence sur les mesures prises par les différents intervenants en vue de corriger les lacunes de sécurité définies par le BST, d'autant plus que la nouvelle réglementation est moins normative et plus axée sur le rendement. Le BST continuera à favoriser la mise en œuvre rigoureuse de sa méthodologie des enquêtes lors de chaque étape du processus d'enquête afin d'assurer la qualité de ses enquêtes et de ses produits. Le BST utilisera une approche stratégique de gestion de la charge de travail afin de continuer à améliorer le rendement au chapitre des enquêtes maritimes en 2011-2012. Il communiquera de façon continue avec les agents de changement et songera, en partenariat avec ces dernières, à mettre en œuvre des mesures de réduction des risques qui vont au-delà des exigences réglementaires.

Le rendement du BST pourrait être compromis si ce dernier ne dispose pas des bonnes personnes et n'a pas mis en place de bons processus opérationnels. À cette fin, il achèvera la simplification de ses processus et la mise à jour de son Manuel des opérations d'enquêtes maritimes. Le BST continuera également à investir dans la formation et le perfectionnement de ses enquêteurs. La réputation et la perception du public à l'égard du BST pourraient être ternies s'il n'est pas en mesure de répondre efficacement aux événements maritimes d'envergure. Bien que l'organisation dispose d'un plan pour intervenir dans une telle situation, ce dernier doit toujours être révisé à la lumière des leçons tirées par suite d'enquêtes récentes. De plus, compte tenu de l'augmentation du trafic et des événements récents dans l'Arctique, la Direction des enquêtes maritimes établira des partenariats stratégiques avec d'autres organismes afin de mieux répondre aux événements dans cette région. Le processus de révision est déjà amorcé et devrait être terminé au cours du présent exercice.

[2] Cet indicateur de rendement a été modifié par rapport aux années précédentes. On effectue maintenant un suivi de toutes les réponses aux recommandations du BST plutôt que seulement à celles émises au cours des 10 dernières années.

2.4.2. Enquêtes – Transport par pipeline

Activité de programme : Enquêtes – Transport par pipeline					
Ressources humaines (ETP) et dépenses prévues (en milliers de dollars)					
2011-2012		**2012-2013**		**2013-2014**	
ETP	**Dépenses prévues**	**ETP**	**Dépenses prévues**	**ETP**	**Dépenses prévues**
4	530	4	525	4	525
Résultats attendus de l'activité de programme		**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**	
Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes sur les événements choisis		Nombre de rapports d'enquêtes publiés		1 rapport	
		Temps moyen pour terminer les rapports d'enquête		450 jours	
Amélioration de l'efficacité des communications de sécurité		Pourcentage des réponses aux recommandations évaluées « entièrement satisfaisantes » (depuis 1990)[3]		Augmentation de 10 %	

Points saillants de la planification

Le transfert, en 2009, du réseau provincial de l'Alberta au gouvernement fédéral a eu pour effet l'ajout de 23 500 km de pipelines et d'installations connexes aux 62 000 km de pipelines déjà sous réglementation fédérale au Canada. Par conséquent, le nombre d'événements de pipeline signalés au BST a augmenté de 55 %, passant de 89 évènements en 2008 à 138 évènements en 2010. Le BST a été en mesure de gérer la charge de travail résultant de cette augmentation grâce à un rendement opérationnel accru. Toutefois, si la charge continue d'augmenter, l'organisation devra mettre en place des stratégies visant à combler les lacunes en matière de capacité. On prévoit donc demander aux enquêteurs dans le domaine ferroviaire, qui ont reçu de la formation supplémentaire, de participer aux enquêtes de pipeline.

[3] Cet indicateur de rendement a été modifié par rapport aux années précédentes. On effectue maintenant un suivi de toutes les réponses aux recommandations du BST plutôt que seulement à celles émises au cours des 10 dernières années.

2.4.3 Enquêtes – Transport ferroviaire

Activité de programme : Enquêtes – Transport ferroviaire					
Ressources humaines (ETP) et dépenses prévues (en milliers de dollars)					
2011-2012		**2012-2013**		**2013-2014**	
ETP	**Dépenses prévues**	**ETP**	**Dépenses prévues**	**ETP**	**Dépenses prévues**
36	4 778	36	4 736	36	4 736
Résultats attendus de l'activité de programme		**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**	
Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes sur les événements choisis		Nombre de rapports d'enquêtes publiés		13 rapports	
		Temps moyen pour terminer les rapports d'enquête		470 jours	
Amélioration de l'efficacité des communications de sécurité		Pourcentage des réponses aux recommandations évaluées « entièrement satisfaisantes » (depuis 1990)[4]		Augmentation de 2 %	

Points saillants de la planification

Les compagnies ferroviaires continuent de porter une attention accrue aux enjeux liés à leur responsabilité au chapitre des dommages matériels et environnementaux résultant des accidents. Cette attention sur les litiges a eu pour résultat de rendre plus complexe la conduite de certaines enquêtes. Le BST continue de surveiller étroitement cette situation et, au besoin, de rencontrer les exploitants afin que cette situation ne nuise pas à son rendement opérationnel. Il maintient également un dialogue ouvert avec l'organisme de réglementation et l'industrie concernant les tendances au chapitre des accidents, notamment ceux liés à la liste de surveillance.

Le BST continuera de porter une attention particulière à la gestion des ressources afin de maintenir et d'optimiser la capacité opérationnelle et d'atteindre les objectifs de rendement. Pour ce faire, il recrutera et formera de nouveaux employés de façon ponctuelle et s'assurera que le personnel en place transfère à ces derniers ses connaissances avant de prendre la retraite. Il s'agit toutefois d'une tâche ardue en raison du manque prévu de personnel, des difficultés en matière de recrutement et du niveau

[4] Cet indicateur de rendement a été modifié par rapport aux années précédentes. On effectue maintenant un suivi de toutes les réponses aux recommandations du BST plutôt que seulement à celles émises au cours des 10 dernières années.

accru d'activités nécessaires pour améliorer l'efficacité des communications de sécurité ferroviaires.

2.4.4. Enquêtes – Transport aérien

Activité de programme : Enquêtes – Transport aérien					
Ressources humaines (ETP) et dépenses prévues (en milliers de dollars)					
2011-2012		2012-2013		2013-2014	
ETP	Dépenses prévues	ETP	Dépenses prévues	ETP	Dépenses prévues
100	13 291	100	13 057	100	13 057
Résultats attendus de l'activité de programme		**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**	
Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes sur les événements choisis		Nombre de rapports d'enquêtes publiés		50 rapports	
		Temps moyen pour terminer les rapports d'enquête		450 jours	
Amélioration de l'efficacité des communications de sécurité		Pourcentage des réponses aux recommandations évaluées « entièrement satisfaisantes » (depuis 1990)[5]		Augmentation de 2 %	

Points saillants de la planification

Depuis sa création il y a 20 ans, la Direction des enquêtes aéronautiques a émis des centaines de communications de sécurité. Le traitement, le suivi et la coordination de ces communications de sécurité, tant au BST qu'au sein d'autres organismes internationaux, représentent un défi important. La Direction doit mettre en œuvre des mesures permettant de mieux gérer les communications de sécurité.

L'utilisation de véhicules aériens sans pilote est de plus en plus fréquente dans l'espace aérien canadien. Le BST doit modifier le Manuel des opérations d'enquêtes aéronautiques afin d'y ajouter des procédures et des politiques à suivre lorsqu'il enquête sur des événements impliquant ce type d'aéronefs.

De plus, compte tenu des retraites à venir, le BST devra être toujours en mesure d'effectuer des enquêtes aéronautiques. Pour ce faire, il recrutera et formera de nouveaux

[5] Cet indicateur de rendement a été modifié par rapport aux années précédentes. On effectue maintenant un suivi de toutes les réponses aux recommandations du BST plutôt que seulement à celles émises au cours des 10 dernières années.

employés et s'assurera que le personnel du BST en place transfère à ces derniers ses connaissances avant de prendre la retraite. De plus, il s'assurera que le Manuel des opérations d'enquêtes aéronautiques sera mis à jour de façon périodique.

2.4.5. Services internes

Activité de programme : Services internes					
Ressources humaines (ETP) et dépenses prévues (en milliers de dollars)					
2011-2012		**2012-2013**		**2013-2014**	
ETP	**Dépenses prévues**	**ETP**	**Dépenses prévues**	**ETP**	**Dépenses prévues**
53	6 599	53	6 430	53	6 430
Résultats attendus de l'activité de programme		**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**	
Renforcement des pratiques de gestion		Amélioration continue des cotes accordées à chaque composante de gestion évaluée par le Secrétariat du Conseil du Trésor en fonction du Cadre de responsabilisation de gestion (CRG)		Cotes acceptables dans les tous les domaines évalués	

Points saillants de la planification

Le BST a fait l'objet d'une évaluation lors de la ronde VII du Cadre de responsabilisation de gestion du Secrétariat du Conseil du Trésor; les résultats connexes ont été publiés en 2010-2011. En général, les observations concernant la capacité de gestion du BST sont positives. En tout, pour les quinze composantes de gestion qui ont fait l'objet d'une évaluation, l'organisation a obtenu quatorze cotes « acceptables » et une « possibilité d'amélioration », cote qui a été accordée à l'utilité du cadre de rendement ministériel. Au cours du présent exercice, le BST soumettra à l'approbation du Secrétariat du Conseil du Trésor des modifications qu'il propose d'apporter au résultat stratégique, aux activités de programme et au cadre de gestion du rendement en vue de les intégrer dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2012-2013.

En 2011-2012, la Direction des services intégrés prévoit également passer en revue et mettre à jour sa stratégie de gestion de l'information, compte tenu des nouvelles politiques et directives du Conseil du Trésor dans ce domaine. En vue de mieux gérer l'information, le BST compte mettre en œuvre, dans le cadre d'un projet pilote, un système de gestion des dossiers électroniques, en plus d'investir dans la mise à jour de la technologie à l'appui de ses bases de données des enquêtes. D'ici le 1er avril 2012, le BST élaborera également un plan officiel d'investissement, conformément à la Politique de planification des investissements - Actifs et services acquis du Conseil du Trésor.

La capacité des Services intégrés à mettre en œuvre ses priorités dépendra directement des ressources humaines et financières disponibles. Plusieurs postes au sein de cette direction sont « uniques » c'est-à-dire qu'une seule personne au sein de l'organisation est responsable d'une tâche ou d'une fonction précise. Par conséquent, le fait d'avoir des postes vacants entraîne des répercussions importantes sur la prestation des services. En raison d'une pénurie, à l'échelle de la fonction publique, de spécialistes expérimentés dans les domaines comme les ressources humaines, les finances et la passation de marchés, le BST doit faire concurrence aux autres ministères et organismes pour attirer ces experts. Au cours de l'exercice, la Direction des services intégrés s'efforcera notamment de maintenir les ressources humaines et financières nécessaires pour satisfaire aux exigences pangouvernementales actuelles et assurer la prestation continue de services de qualité à ses clients.

Section 3 : Renseignements supplémentaires

3.1 États financiers prospectifs

Les états financiers prospectifs contenus dans le présent rapport visent à présenter un aperçu de la situation et des activités financières du BST. Ces états financiers sont préparés selon la méthode de la comptabilité d'exercice pour renforcer la responsabilisation et améliorer la transparence et la gestion financière.

État prospectif condensé des opérations (en milliers de dollars)
Pour l'exercice (prenant fin le 31 mars 2012)

	État prospectif 2011–2012	**État prospectif 2010–2011**
Dépenses		
Total des dépenses	34,874	36,801
Recettes		
Total des recettes	18	19
Coût de fonctionnement net	34,856	35,782

Tel qu'il est indiqué dans le tableau ci-dessus, le BST prévoit un coût de fonctionnement net de 34,9 millions de dollars, d'après les fonds demandés dans le budget principal des dépenses de 2011-2012, les sommes prévues dans le cadre du budget supplémentaire des dépenses liées aux conventions collectives signées et les données établies selon la comptabilité d'exercice. Les dépenses prévues de 2011-2012 sont moins élevées que celles de 2010-2011, car une évaluation des dépenses liées aux conventions collectives non signées et à d'autres éléments ne pouvant être prévus raisonnablement (p. ex. les dépenses liées à la retraite des employés qui sont récupérables des crédits du Secrétariat du Conseil du Trésor) n'a pas été comprise dans la prévision des dépenses.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les états financiers prospectifs du BST, consultez son site Web au www.bst-tsb.gc.ca.

3.2 Coordonnées du BST

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le Bureau de la sécurité des transports du Canada et ses activités, consultez son site Web à l'adresse suivante : http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/index.asp.Vous pouvez également communiquer avec lui à l'adresse et aux numéros suivants :

Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre
200, promenade du Portage, 4e étage
Gatineau (Québec) K1A 1K8

Courriel : communications@bst-tsb.gc.ca
Téléphone sans frais : 1-800-387-3557
Télécopieur : 819-997-2239